

Extensions du tram - Fact checking - 17 septembre 2024 (OTW-AOT)

Faits allégués	Réponse
<p>1. Fréquentation sur les lignes pour justifier de l'utilisation d'un tram</p> <p><i>“Sur base des comptages réalisés en 2019 par le bureau d'études indépendant Transamo, financé et validé à plusieurs reprises par l'OTW, mais aussi en tenant compte de l'effet tram de Liège et des développements urbains connus sur ces trajets, la fréquentation des six lignes qui relieront Jemeppe à Sclessin à l'horizon 2025 est estimée à 26.946 voyageurs par jour. Tandis qu'ils seront 21.986 sur les sept lignes qui vont relier la place Licourt de Herstal à Coronmeuse. Soit un total de 48.932 ! (...) On est donc 2,5 fois plus haut que le seuil minimal de 15.000 voyageurs avancé pour l'utilité des deux extensions du tram. »</i></p> <p><i>“Ils ont pris comme référence le nombre d'habitants vivant à moins de 500 mètres le long des 5,8 km d'extension du tram, soit 14.243. Or, c'est le nombre de voyageurs, et pas d'habitants, dont il faut bien sûr tenir compte !”</i></p>	<p>1. Fréquentation sur les lignes pour justifier de l'utilisation d'un tram</p> <p>Les 26.964 voyageurs sont en effet relatifs à 6 lignes alors que le tram n'en remplacera que 2, les 4 autres lignes devant continuer de vivre en plus du tram. La référence de 26.964 voyageurs n'est donc pas appropriée pour juger de la pertinence du tram.</p> <p>Le raisonnement est le même pour les Herstal. Les extensions du tram ne remplaçaient pas 7 lignes mais seulement 2 lignes, les 5 autres continuant de rouler.</p> <p>La référence des 500 mètres à pied est une base commune pour comparer le nombre de personnes qui seront impactées à l'avenir en fonction de la longueur des futures offres.</p>
<p>2. Capacité bus</p> <p><i>“Ils ne peuvent transporter que 70 passagers, 90 s'ils sont articulés, contre 300 pour chaque rame de tram”.</i></p>	<p>2. Capacité bus</p> <p>Le bureau d'étude de l'OTW calcule :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bus 12m = 80 places - Bus articulé 18m = 120 places - Bus articulé 24m = 150 places
<p>3. Lignes de bus en sites propres (Seraing)</p>	<p>3. Lignes de bus en sites propres (Seraing)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une vitesse commerciale s'apprécie sur un axe complet, et pas en tout point. Les bus à haut niveau de service

<p><i>“Les rues des quartiers traversant Seraing qui ne sont constituées pour la plupart que d’une seule voie circulation dans chaque sens (rues du Pairay, du Chêne, de Tavier, de Plainevaux...) « Il sera impossible d’y établir des sites propres et la vitesse commerciale doublée qu’il promet n’est qu’une illusion. »</i></p>	<p>ne pourront, en tout point, bénéficier d’une vitesse de 20 km/h. Il s’agit d’une vitesse moyenne sur la longueur de l’axe concerné. Ainsi, sur les 2 axes concernés, la vitesse commerciale pourra bien être de 20 km/h, soit la même vitesse que le tram.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les sites propres permettent de s’affranchir des phénomènes de congestion automobile, particulièrement en heure de pointe. À 23h, la vitesse moyenne n’est pas la même qu’à 8h. Le fait de développer des sites propres va permettre de garantir cette même vitesse commerciale moyenne à tout moment de la journée, et plus singulièrement aux moments où cela se justifie le plus, c’est-à-dire aux heures de pointe. Ainsi, les bus mettront le même temps de parcours en heures de pointe qu’en heures creuses. • Il n’a jamais été prévu de réaliser des sites propres sur l’entièreté du tracé. Il n’est bien évidemment pas possible, et donc pas prévu, de réaliser des sites propres dans toutes les rues au-delà de l’Esplanade de l’avenir mais nous pouvons toutefois, réaliser des bandes bus ou à tout le moins prévoir des aménagements qualitatifs. Lorsqu’un site propre n’est pas possible, nous avons aussi la priorité aux carrefours à feux qui permet de faire franchir les feux aux bus.
<p>4. Lignes de bus en sites propres (Herstal)</p> <p><i>“Du côté de Herstal où sept lignes desservent déjà le tronçon place Licourt-Coronmeuse. Les rues du Crucifix, Delsupexhe ou encore les échangeurs de la nationale 671 ne permettront pas de sites propres”.</i></p>	<p>4. Lignes de bus en sites propres (Herstal)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les lignes qui desservent le tronçon place Licourt-Coronmeuse n’ont pas toutes le même itinéraire et la plupart de ces lignes étaient maintenues avec les extensions du tram (notamment celles qui passent par la rue En Hayeneux). Faire un amalgame de l’ensemble des lignes de bus et considérer qu’elles étaient toutes

	<p>remplacées par le tram est faux. Il convient donc d'analyser les lignes qui étaient remplacées par la mise en place du tram, et pas l'ensemble des lignes de desserte des quartiers.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les rues citées concernent un tronçon plus étroit, il n'avait pas été prévu d'étendre le tram au-delà de la place Licourt. Des sites propres ne sont pas nécessairement faisables à tout endroit, c'est pourquoi les aménagements réalisés permettront d'avoir une vitesse commerciale moyenne de 20 km/h sur l'ensemble du tracé.
<p>5. Durée de vie tram vs.bus</p> <p><i>« Ils ne tiennent pas compte de tous les éléments », expliquent-ils. En rappelant par exemple que la durée de vie d'un tram est de 50 ans (contre 15 pour un bus), qu'un tram peut remplacer jusqu'à cinq bus et qu'il ne nécessite qu'un seul conducteur (au lieu de 5)».</i></p>	<p>5. Durée de vie tram vs.bus</p> <p>Un tram a une durée de vie moyenne de 30 ans et un bus a une durée de vie de 16 ans.</p> <p>Il faut entre 2 et 2,7 bus articulés pour remplacer un tram, à capacité équivalente.</p> <p>Un bus est beaucoup plus flexible qu'un tram, on peut adapter la fréquence en fonction de la charge présente, ce qui est beaucoup plus compliqué avec un véhicule de 300 places.</p> <p>Nous devons donc effectivement compter 2 à 2,7 conducteurs de bus pour 1 conducteur de tram, ce qui pourrait laisser entendre des coûts directs plus importants en exploitant des bus par rapport au tram. On ne prend toutefois qu'une partie de l'équation, en omettant les coûts directs de maintenance. La maintenance d'un tram coûte nettement plus cher que la maintenance de 2,5 bus. Si on regarde l'équation complète (coûts de conduite, coûts de maintenance,</p>

	<p>coûts d'entretien (infrastructures ferrées vs route), le mode bus est effectivement également moins coûteux à l'exploitation qu'un tram. Pour être complet, si on regarde maintenant le coût d'acquisition d'un tram par rapport à 4 à 5 bus (2 à 2,7 bus sur 16 ans = 4 à 5 bus sur 32 ans), la balance penche encore du côté du bus.</p>
<p>6. Avis AOT</p> <p>“Le ministre François Desquesnes s'est « étonné » que son prédécesseur Philippe Henry n'ait jamais demandé l'avis de l'A.O.T., un organe pourtant essentiel dans ce genre de dossiers.</p> <p>Non seulement l'AOT fait partie du SPW-MI qui était présent à toutes les grandes réunions et qui cosignent plusieurs documents officiels, mais on retrouve nommément des membres de l'AOT dans plusieurs procès-verbaux. »</p>	<p>6. Avis AOT</p> <p>L'AOT a été créée en 2019 alors que le tram et ses extensions avaient déjà fait l'objet de nombreuses discussions et réunions. Si elle était bien présente lors du PUM du 11 mars 2022, elle n'a pu y assister que pour pendre acte de décisions prises déjà auparavant sans qu'aucun avis ou étude ne lui ait été demandé.</p>